

Alfa Romeo 2600 SZ 106 (1965–1967)

MOTORNYTT onsdag 23 oktober
Föregående måndag 21 oktober

1. **Här visas Volvos första elbil – inspirerad av Tesla**
2. **Volvo skrotar laddhybriden – blir elbilsmärke**
3. **Ford uppdaterar S-Max och Galaxy**
4. **Provkörning av Ford Focus Active 2,0 EcoBlue**
5. **Toyota visar RAV4 Plug-In Hybrid**
6. **Nya Toyota Yaris Hybrid mindre men rymligare**
7. **Porsches nya Turbo – namnet leder till skratt**
8. **Mazda satsar på diesel – ny motor nästa år**
9. **Osäkra och bullriga – här är de 15 sämsta småbilarna**
10. **Därför lämnades 14 000 bilar på övergivna flygplatsen**
11. **Solcellsbedragarens 149 lyxbilar säljs på auktion**
12. **Uppfann kölappar - nu äger han hundratals bilar**
13. **Vansinnesfärden som får Taxi Stockholm att gå i taket**
14. **TEST: Crescents nya elcykel med låsningsfria bromsar**
15. **Trippel från Nederländerna**
16. **Grattis Pontiac Star Chief!**
17. **En Singer-Porsche på Laguna Seca**

ALLT OM BILAR

1. Här visas Volvos första elbil – inspirerad av Tesla

Publicerad 16 okt 2019 18:45

Nu är den här, Volvos första elbil. Allt om Bilar är på plats i Los Angeles där Volvo premiärvisar XC40 Recharge. Med 40 mils räckvidd och teknik inspirerad av Tesla ska den första eldrivna Volvon ta sig an marknaden med start tidigt nästa år.



FILM: https://www.expressen.se/tv/nyheter/dina-pengar/volvo-sager-att-dom-ska-vara-klimatneutrala-senast-2040/

Den första helt eldrivna bilmodellen från Volvo är här. Allt om Bilar/Expressen är på plats i Los Angeles där Volvo har valt att dra täcket av XC40 Recharge som kommer till Sverige nästa år.

Vi har vetat att Volvo skulle lansera en helt elektriskt driven bil men det är först nu vi får veta vad den heter, hur den ser ut och vilken teknik den innehåller.

Utgångspunkten för elbilen är Volvos minsta modell – kompaktsuven XC40 – och tilläggsnamnet Recharge säger att det här är den elektriska varianten. Recharge kommer framöver att vara samlingsnamnet för alla laddhybrider och elbilar från Volvo och puttar alltså ut det gamla tilläggsnamnet Electric. Jo, Volvo har ju faktiskt byggt elbilar förut, om än i mycket begränsad omfattning. Volvos absolut första elbil hette C30 Electric och byggdes i endast 250.

Nya XC40 Recharge är något helt annat. Det fullständiga modellnamnet blir Volvo XC40 P8 AWD Recharge. Mycket känns förstås igen från vanliga XC40 som finns med bensin-, diesel- och laddhybriddrivlinor, men på elbilen är grillen i fronten tilltäppt eftersom det inte finns någon motor bakom som behöver kylning. Bakom vänster bakhjul finns en lucka för ladduttaget och i den bakre stötfångaren finns inga avgasrör. Mer än så skiljer sig faktiskt inte elbilen från de andra versionerna av XC40.



FILM: https://www.expressen.se/tv/livsstil/allt-om-bilar-1/domen-mot-volvos-elbil-ett-valdigt-stort-skifte/

408 hästkrafter och 660 newtonmeter i vridmoment

XC40 Recharge byggs på samma CMA-plattform som vanliga XC40, men i stället för en bensin- eller dieselmotor mellan framhjulen och en bränsletank strax framför bakhjulen har XC40 Recharge två elmotorer och ett stort batteripaket. De två elmotorerna driver var sin hjulaxel och ger totalt 408 hästkrafter och 660 newtonmeter i vridmoment. Det här gör XC40 Recharge inte bara fyrhjulsdriven, utan framför allt en av de snabbaste bilarna Volvo har byggt. 0-100 km/h ska gå på 4,9 sekunder. Toppfarten är, som för alla kommande Volvo-bilar, 180 km/h. Det stora batteripaketet är inklämt mellan hjulaxlarna och har en lagringskapacitet på 78 kWh. Av dessa är 75 kWh användbara för drivningen.

Om du tycker att siffrorna känns igen så är det för att de är identiska med kusinmodellen Polestar 2 som redan har presterats. Polestar 2 och XC40 Recharge använder uppenbarligen likadana motorer och batterier. Skillnaden är att XC40 Recharge bara kommer 40 mil på en laddning, medan Polestar 2 kommer 50 mil. Allt enligt mätningar i EU-körcykeln WLTP. Att Volvon har kortare räckvidd än Polestar-bilen beror förmodligen på att Volvo-karossen inte är lika aerodynamisk. Tung är den också. Tjänstevikten anges till mellan 2 150–2 250 kg, vilket är omkring 500 kg mer än XC40 med dieselmotor.

För elbilar är möjligheten till snabbladdning minst lika viktig som fartresurserna på vägen och där ser det ut som att Volvo inte har snålat. Den nya elbilen ska kunna laddas med effekt upp till 150 kW och om man kommer upp i den hastigheten kan batterierna laddas från 0 till 80 procent på 40 minuter. Om man i stället laddar hemma, med en vanlig laddbox som ger 11 kW, tar en full laddning cirka 7,5 timmar.

Här i Los Angeles får vi en snabb titt och provsittning av bilen. Under det som på en vanlig XC40 är motorhuven finns här ett litet extra bagageutrymme, ofta kallat frunk, men det rymmer bara 31 liter. Det bakre bagageutrymmet är lika rymligt som i vanliga XC40.

På förarplats är det mycket nytt. Instrumentklustret framför ratten har fått ny design anpassad för elbilen och den stora pekskärmen på instrumentpanelen har ett nytt menysystem. XC40 Recharge blir den första Volvon som har ett helt Android-baserat infotainmentsystem. Volvo är första bilföretaget som använder Android Automotive, det vill säga operativsystemet Android anpassat för bilar. Android Automotive ska inte blandas ihop med Android Auto som är en applikation i mobiltelefoner för att spegla innehåll på en bils infotainmentskärm.



Första Volvomodellen att ta emot OTA

Det här blir också Volvos första modell att kunna ta emot OTA-uppdateringar. OTA står för Over-the-Air och det betyder att uppdateringar av operativsystemet och annan mjukvara kan ske trådlöst. Det här är dock inget nytt. Mobiltelefoner har haft tekniken under många år och bland biltillverkarna blev Tesla först med att skicka ut uppdateringar till bilarna utan att behöva kalla in dem till verkstad.

XC40 Recharge kan ses som startskottet för en ny era inom Volvo. Sedan Volvo släpptes fritt från Ford har modellprogrammet moderniserats kraftigt och nu är det dags för nästa steg – elektrifiering. Under de kommande fem åren ska Volvo lansera en elektrisk bil per år och att det blir fler elektriska versioner av XC40 är nog ingen vild gissning. Det höga effektuttaget och modellnamnet P8 tyder på att det finns plats för svagare och billigare Recharge-versioner av XC40.

I samband med lanseringen av XC40 Recharge presenterar Volvo en ny klimatplan som kan kokas ner till att koldioxidavtrycket per bil, under hela livscykeln, ska minskas med 40 procent fram till år 2025 och senast 2040 ska Volvo vara ett helt klimatneutralt företag.

För att nå dit ska 50 procent av försäljningen utgöras av helt elektriska bilar och resten av hybrider. Alla nya Volvo-bilar ska också bestå av 25 procent återvunnen plast och man säger sig vilja sätta extra tryck på underleverantörerna för att minska klimatavtrycket i hela leverantörskedjan.

– Vi transformerar vårt företag genom konkreta åtgärder, inte symboliska löften. På Volvo kommer vi därför att ta itu med vad vi kontrollerar, vilket är både vår verksamhet och avgasutsläppen från våra bilar. Och vi kommer att ta itu med det som vi kan påverka genom att uppmana våra leverantörer och energisektorn att ansluta sig till oss för att sträva efter en klimatneutral framtid, säger Håkan Samuelsson, koncernchef.



Och priset då? Nej, XC40 Recharge kommer inte att bli en billig elbil för massorna. Priset är än så länge inget som Volvo vill avslöja, men räkna med att den blir dyrare än XC40 i laddhybrid-utförande som kostar från 459 900 kronor och lägre än Polestar 2 som kostar 669.000 kronor. Den bil som visades upp i Los Angeles var fullutrustad och kostade enligt uppgift 699.000 kronor. Produktionsstart ska enligt Volvo vara vecka 35 2020. Volvo XC40 får dra upp till 1500 kilo.

Expressens Jan-Erik Berggren anser att presentationen i Los Angeles är ett PR-haveri och att de inte hittar rätt med elbilarna.

LÄS MER: Nytt PR-haveri av Volvo – hittar inte rätt med elbilar

VOLVO XC40 RECHARGE

Effekt:	408 hästkrafter
Räckvidd:	Över 400 km (WLTP)
0-100 km/h:	4,9 sekunder.
Vridmoment:	660 newtonmeter.
Toppfart:	180 km/h
Tjänstevikt:	2 150–2 250 kg
Dragvikt:	Upp till 1500 kg.

Av Erik Wedberg

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

2. Volvo skrotar laddhybriden – blir elbilsmärke

Peter Klemensberger

21 oktober 2019

Volvo har precis presenterat sin första moderna elbil XC40 Recharge och på sikt ska det bli el för hela slanten. Såväl förbränningsmotorer som laddhybrider stryks ur utbudet i det långa loppet.



Volvo presenterade XC40 Recharge i förra veckan, märkets första moderna elbil, eller hur vi nu ska betrakta C30 Electric från 2011 (läs vår provkörning här). Och det kommer bli mer av den varan. År 2025 ska hälften av de sålda bilarna vara helt eldrivna och andra hälften elektrifierade, därefter ska de elektrifierade med förbränningsmotorer fasas ut – inklusive laddhybrider. Det avslöjar märktes vd Håkan Samuelsson för Auto Express.

Volvo har valt vägen att presentera modeller med olika typer av drivlinor, valet är helt enkelt kundernas och deras val styr framtiden. Ju fler som väljer elalternativet ju snabbare fasas förbränningsmotoralternativen ut. Om bara fem procent väljer dessa bilar så finns det inte längre någon lönsamhet kvar för dessa, menar Håkan Samuelsson som också understryker att det handlar inte om utan när Volvo blir helt elektriskt.

– Att hålla fast vid gammal teknik är inte ett smart sätt att öka dina intäkter. Vad som händer är att marginalerna försvinner och du får stänga ner. Om du introducerar ny teknik blir marginalerna troligtvis lägre i början, det har vi sett tidigare. Men efter ett antal år börjar du introducera ny teknik för att du tror att det ska förbättra intäkterna, säger Håkan Samuelsson.

Volvo ska lansera en ny elbilsmodell per år till 2025.

Peter Klemensberger

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

3. Ford uppdaterar S-Max och Galaxy

Jan-Erik Berggren 12 oktober 2019

Det ryktades till och med om nedläggning, men Ford väljer att uppdatera sina stora familjebilar S-Max och Galaxy. Modellerna får en lättare designuppdatering, nya stolar och möjlighet att göra bilen till en wifi-zon för tio uppkopplade apparater.



Stora familjebilar har det inte lätt på den europeiska marknaden. Försäljningen faller i takt med att bilköparna hellre väljer en stor suv än en personfraktare. Ford har som ett resultat av minskad efterfrågan slutat tillverka de mindre familjebilarna B-Max och C-Max.

Men de större modellerna Galaxy och S-Max får några år till, trots trög försäljning. Ford hoppas att en uppdatering av modellerna ska lyfta försäljningen. Bland annat får båda nya stolar i främre raden för att öka komforten för föraren och framsätespassageraren.

Du ska också kunna utrusta familjebilarna med Ford Pass Connect vilket gör bilarna till en wifi-zon för upp till tio uppkopplade enheter. Ford Pass Connect innehåller också ett system för att ge föraren varning om faror längre fram på färdvägen, och det utan att navigatorn är påslagen.

Toppmodellen Vignale får några uppdateringar gällande material i interiören, rattvärme samt framstolar som är uppvärmda och ventilerade.

Ford uppdaterade redan förra året modellerna med den senaste tvålitersdieseln som nu erbjuds med sexväxlad manuell eller åttastegad automatlåda. Dieselmotorn kan fås med effektuttagen 150, 190 eller 240 hästkrafter, den senare då med biturbo.

S-Max får en CO2-siffra mellan 130 och 152 gram per kilometer beroende på motor och utrustning. Motsvarande spann för Galaxy är 132 till 156 gram per kilometer. Så räkna med hög fordonsskatt de tre första åren.

Ford sålde 8 500 Galaxy i Europa förra året och 23 700 S-Max. Uppdaterade S-Max och Galaxy är beställningsbara redan nu.

GALLERI
Ford S-Max facelift 2020
12 bilder

GALLERI
Ford Galaxy facelift 2020
10 bilder

Jan-Erik Berggren

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

4. Provkörning av Ford Focus Active 2,0 EcoBlue

Linus Pröjtz 12 oktober 2019

Ford Focus med högre markfrigång, åttaväxlad automatlåda och största dieselmotorn i programmet – är den riktigt bra eller bara ett sätt att fylla ett hål i utbudet?



Senaste generation Focus är på många sätt en riktigt bra bil, från ett företag som verkligen behöver positiva omdömen. Det råder inga tvivel om att Ford famlar runt och ligger efter på många plan, att de just nu inte har en enda laddhybrid (än mindre rent eldriven modell) på den svenska marknaden är bara ett av exemplen. Nya Ford Kuga plug-in laddhybrid kommer, men än så länge gapar det tomt i utbudet.

Just därför kom senaste generation Focus som en positiv nyhet, även om den inte heller erbjuds i någon form av hybridlösning. Men som bil betraktad – hur den går på vägen och vilken palett av egenskaper den erbjuder för sin ägare – är den lockande. Vi har testat Focus under året med bra resultat, men den har varit lite i törstigaste laget i bensindrivet utförande. Eller som jag själv skrev i sammanfattningen av 12-bilatestet i TV 12/2019 – Focus faller som en fura när bränsleförbrukningen på 0,82 l/mil redovisas. Tungt att konkurrera mot klassvinnaren Kia Ceed som drog 0,67. Eller Toyota Corolla som med sin hybridteknik drog 0,59 i samma test.

Nu är det dags för Focus Active, en modell som på papperet känns som ett måste för Ford. Markfrigången är 30 millimeter högre än standard-Focus, karossen har fått svarta plastdetaljer runt hjulhus samt i fronten och på bakstammen tillsammans med accentuerande aluminiumdetaljer. Kort och gott ska det se robust ut och mönstret följer samma norm som hos konkurrenterna från bland annat Volkswagen och Skoda. Men Focus Active finns bara som framhjulsdriven där både Volkswagen Golf Alltrack och Skoda Octavia Scout är fyrhjulsdrivna.

Vår bil har den starkaste dieselmotorn, en rak fyrcylindrig pjäs på två liter. Effekten är 150 hästkrafter och vridmomentet 370 newtonmeter, vilket på papperet låter fint. Inte minst i kombination med den åttaväxlade automatlådan. Trots på papperet ganska hög effekt så känns Focus Active 2,0 EcoBlue relativt trött. Vid omkörning och full gas verkar motorn tveka, vi upplever det som att full effekt inte blir tillgänglig och Focus Active känns trött.



Nya Ford Focus i kombiutförande är i rätt utförande en riktigt trevlig bekantskap. Men 2,0 EcoBlue når inte riktigt dit.

Dessutom upplever vi samma tendenser hos växellådan, att den bitvis rycker och växlar hårt – främst vid kökörning och i lägre hastigheter. Förbrukningen i måttligt tempo längs landsvägen landar på alldeles under 0,6 l/mil.

Det är en rad detaljer som är unikt med Active, men själva känslan att köra bilen känns som Focus. Det är en trevlig bil med lite vassare styrning och tydliga chassireaktioner. Man skulle kunna kalla den för pigg. Stötkomforten är faktiskt lite bättre i Active än i normala Focus, här spelar den högre markfrigången in. Samtidigt så går bilen plant vid kurvtagning, det vill säga att den kränger på samma sätt som vanliga Focus trots högre markfrigång.

Komforten är godkänd, men platta och enkla stolar ger en sämre sittkomfort. Allra mest vid längre resor. Nytt för Active är de två körlägena Slippery och Trail. Det förstnämndas justerade inställning av antispinnfunktionen fungerar mycket bra på just halt underlag, här märks tydligt att systemet jobbar stenhårt för att optimera greppnivån vid lägre hastighet. Bra.

Vid lanseringen av Focus Active var prissättningen för den här versionen betydligt mer attraktiv, då kostade den 276 000 kronor. Men det var då och nu står det 342 350 kronor i prisfaktabladet, vilket innebär att 2,0 EcoBlue helt prisar ut sig från den svenska marknaden. Däremot finns det erbjudande för bensinversionen 1,0 EcoBoost 125 på 236 900 kronor i kombiutförande med den åttaväxlade automatlådan – men det är en helt annan historia.

Det här är nytt!

Active
Utseendemässigt skiljer sig Active genom sina plastskärmbreddare, tröskelskydd och hasplåtsliknande aluminiumfärgade detaljer.

Högre markfrigång
Active är höjd 30 mm jämfört med standard Focus.

Två nya körlägen
Utöver Normal, Sport och Eco så kan vi nu även välja mellan inställningarna Slippery och Trail – de två sistnämnda är unika för Active-versionen.



Vår bil hade manuell luftkonditionering,
men klimatanläggning är egentligen standard. Bra skärmlösning.

Ford Focus Active 2,0 EcoBlue
Pris 342 350 kronor, säljs nu.

Motor Diesel. Tvärställd 4-cyl radmotor med 2 överliggande kamaxlar. 4 ventiler per cylinder. Kamrem. Turbo. Kompression 15,8:1. Borrning/slag 84/90 mm, cylindervolym 1 996 cm3. Max effekt 150 hk (110 kW) vid 3 500 r/min, max vridmoment 370 Nm mellan 2 000-2 500 r/min.

Kraftöverföring Motor fram, framhjulsdrift. 8-växlad automatlåda.

Fjädring/hjulställ Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak multilänkaxel med 1 längsgående länkarm och 3 tvärställda länkarmar per sida.

Styrning Elmotordriven servo. Vändcirkel 11,0 meter.

Bromsar Skivor fram (ventilerade) och bak. Antisladdsystem.

Hjul Lättmetallfälg. Fälgbredd 7 tum, däck 215/55 R17.

Mått/vikt (cm/kg) Axelavstånd 270, längd 467, bredd 183, höjd 147, spårvidd f/b 157/155. Markfrigång 16. Tjänstevikt 1 685, maxlast 420, max släpvagnsvikt 1 600. Tank 47 liter. Bagage-volym (VDA-liter) 608-1 653 liter.

Fartresurser Acceleration 0-100 km/h 9,5 s, toppfart 205 km/h.

Bränsleförbrukning Stad 0,55 l/mil, landsväg 0,41 l/mil, blandad körning 0,46 l/mil. CO2 116 g/km.

Garantier Nybil 5 år, vagnskada 3 år, rostskydd 12 år, lack 2 år.

Skatt 3 900 kronor per år under de tre första åren, därefter 2 288 kronor per år.

Rivaler



Volkswagen Golf Alltrack 1,8 TSI 180 4Motion

Volkswagen Golf Alltrack 2,0 TDI 184 4Motion

En numera till åren kommen modell – som fortfarande levererar. Bra utrustning, bra utrymmen och fyrhjulsdrift. Pris: 329 900 kronor.



Skoda Octavia Scout TSI 180 4×4

Skoda Octavia Scout TDI 4×4 184

Samma tekniska bas som i Volkswagen Golf Alltrack, fast med större utrymmen. Prismässigt en stor vinnare jämfört med just Focus Active 2,0 EcoBlue.
Pris: 315 000 kronor.

GALLERI
Ford Focus Active Kombi 2019
19 bilder

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

5. Toyota visar RAV4 Plug-In Hybrid

Mattias Rabe 11 oktober 2019

Nya Toyota RAV4 är på väg att bli laddbar. På bilsalongen i Los Angeles nästa månad har RAV4 Plug-In Hybrid världspremiär.



Att Toyota har haft för avsikt att göra en laddhybrid av nya RAV4 har varit känt ett tag. Nya RAV4 Hybrid i all ära, men med en bilvärld som går mot allt större grad av elektrifiering är en laddbar hybrid ett naturligt steg på vägen mot rena elbilar och bränslecellsbilar.

I dag har Toyota skickat ut en första bild på RAV4 Plug-In Hybrid. Tyvärr är tillhörande information ytterst sparsam. Det enda vi får veta är att laddhybriden erbjuds i en ny färg kallad Supersonic Red (låter inte lika tufft på svenska – överljudsröd) och att modellen blir den mest kraftfulla RAV4 som världen hittills skådat. Det betyder att RAV4 Plug-In Hybrids drivlina genererar mer än de 222 hästkrafter som vanliga hybriden – Hybrid AWD-i – besitter (med framhjulsdrift är effekten 218 hk).

LÄS MER: Nya Toyota RAV4 underkänd i älgtestet

Ingen information om batteristorlek, räckvidd på el och liknande bjuds vi på i dag. Men vi kan förutse att RAV4 Hybrids 1,6 kWh stora nickelmetallhydridbatteri byts ut mot ett litiumjonbatteri av betydligt större storlek. Vi vågar nog tro att kapaciteten blir betydligt större än i Prius Plug-In Hybrid vars batteri är på 8,8 kWh. Ska RAV4 Plug-In Hybrid kunna konkurrera på lika villkor måste kapaciteten upp mot 13-14 kWh. Exempelvis har Outlander Plug-In Hybrid numera 13,8 kWh, 0,8 kWh mer än uppdaterade Passat GTE.

Den 20 november serverar vi alla fakta i samband med avtäckningen på bilsalongen i Los Angeles.

ALLT OM BILAR

6. Nya Toyota Yaris Hybrid – mindre men rymligare

Publicerad 17 okt 2019 13:30

Den har blivit mindre men är rymligare än föregående generationen. Nu är Toyota Yaris Hybrid officiellt presenterad. Yaris har en nyutvecklad 1,5-liters Atkinson-bensinmotor som jobbar tillsammans med en elmotor. Samtidigt uppges förbrukningen och utsläppen vara mer än 20 procent lägre än i utgående Yaris Hybrid.



Toyota har en lång historia i småbilssegmentet, det som med ett finare namn kallas för B-segmentet. Vi ska inte börja rabbla upp modellerna sedan tidigt 1960-talet utan vi hoppar fram till 1998 då första generationen Yaris kom som ersättare till Starlet som under 20 år gick igenom tre generationsväxlingar.

Första Toyota Yaris-generationen var en 3,6 meter lång bil, andra generationen växte till knappt 3,8 meter och tredje generationen, den som snart är på väg att fasas ut, är ungefär 3,95 meter lång. I och med att konkurrenter som Peugeot 208 och Volkswagen Polo har tagit sig över fyra meter (båda är exakt 405,5 centimeter långa) är det lätt att tro att fjärde generationen Yaris gör detsamma.





Bakljusarrangemanget är inspirerat av hur det ser ut på C-HR.

Men när Toyota nu presenterar nya Yaris Hybrid får vi läsa att modellen är fem millimeter kortare än föregångaren, det vill säga exakt 394 centimeter lång. Den är med andra ord 11,5 centimeter kortare än nämnda konkurrenter.

Nya Yaris beskrivs dessutom som fyra centimeter lägre än företrädaren vilket gör den 147 centimeter hög och därmed är den fortsatt högre än både 208 och Polo.

Innerutrymmena ska ändå vara bättre än tidigare tack vare lägre sittposition i kombination med att bilen är fem centimeter bredare, det vill säga 174,5 centimeter från sida till sida, exklusive ytterbackspeglarna. Att axelavståndet även det har vuxit med fem centimeter till totalt 256 centimeter bidrar också till bättre utrymmen för förare och passagerare. Bland annat har förarstolen sex centimeter längre skjutmån än tidigare.

Med längre axelavstånd, ökad spårvidd och 1,5 centimeter lägre tyngdpunkt kommer Yaris sannolikt också ta ett kliv upp på komfortsteget. Även köregenskaperna kan misstänkas bli bättre och tryggare, inte minst då viktfördelningen sägs ha förbättrats och vridstyvheten ökats.

LÄS MER: Nya generationen av Nissan Juke presenterad





Egen stil men ändå en miljö som vi känner igen som Toyotas. Några få detaljer ser ut att vara hämtade från utgående generation, exempelvis handtagen i taket och handtaget i jalusin för panoramaglastaket.

Baseras på TNGA-plattformen

Nya Yaris baseras, som så många andra Toyota- och Lexus-modeller, på Toyotas modulupp-byggda TNGA-plattform (Toyota New Global Architecture) som introducerades 2015 i samband med senaste Prius-generationen. Yaris använder GA-B (även TNGA-B) som är minsta varianten. Yaris är för övrigt första modell på GA-B där B:et står för B-segmentstora bilar. Övriga TNGA-varianter är GA-C (bland annat nya Corolla), GA-K (bland annat nya RAV4), GA-N (Toyota Crown) och GA-L (bland annat nya Lexus LS).

Till utseendet påminner nya Yaris en hel del om sin föregångare. Formerna är dock mer utpräg-lade och uppsynen är lagd åt det ”argare” hållet. Bakdörrarnas nedre fönsterlinje har fått samma svepande linje upp mot bakre takstolparna som Toyota C-HR har vilket sannolikt in-skränker på sikten utåt, från baksätet sett, speciellt då sittpositionen är lägre än i utgående Yaris. Dörrhandtagen har dock fått stanna kvar på dörrplåten och inte, som på C-HR, flyttat upp till överkant av dörren.

En annan detalj som påminner om hur det ser ut på C-HR (speciellt efter uppdateringen) är bakljusen med tillhörande ramp mellan dessa (som på ett par av bilderna ser ut att vara ljussatt).

Nya Yaris-fronten känns egen och påminner inte så mycket om övriga Toyota-modeller, trots den stora grillen som ändå är nättare än hos utgående generation. Med lite fantasi kan man se lite av nya Supra framtill, närmare bestämt där huven möter fronten.



Fyra generationer Toyota Yaris, från 1998 till 2021.

Interiört bjuder nya Yaris på ett rejält lyft. Nuvarande Yaris har spartansk förarmiljö, något nya generationen inte ser ut att kunna beskyllas för. Utförandet av instrumentbräda, infotainment-skärm, mätarhus och mittkonsol påminner om hur det ser ut i andra nya Toyota-modeller men Yaris har ändå en egen stil.

Toyota menar att förarplatsen är utformad enligt principen ”händerna på ratten och ögonen på vägen”. Det kan tyckas märkligt i och med den stora skärmytan i mätarhuset plus den ännu större infotainmentskärmen, men det ligger ändå något i uttalandet i och med att modellen har en head up-display som på en tio tum stor yta i förarens synfält visar bland annat hastighet och navigationsanvisningar. Det tillhör inte vanligheterna i B-segmentet.

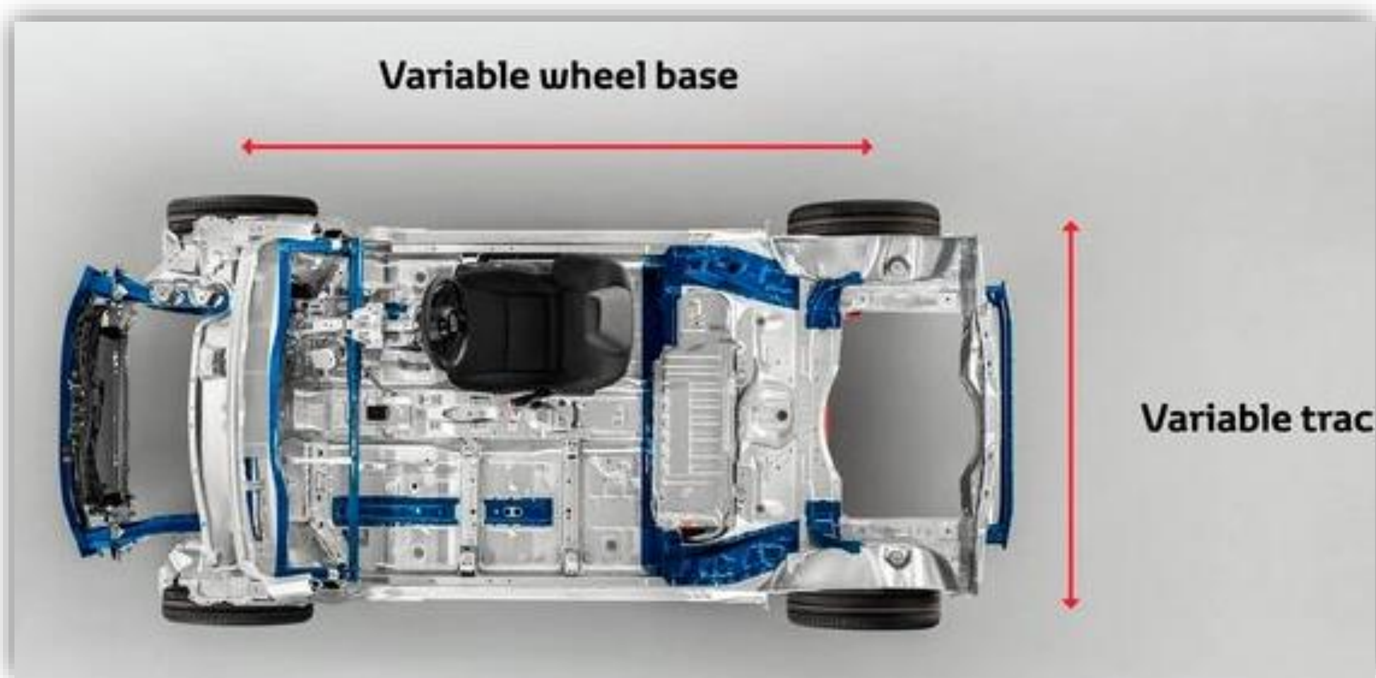
LÄS MER: Krocktest: Toppbetyg för eldrivna Audi e-tron

Nyutvecklad bensinmotor i kombination med elmotor

Enligt Toyota har de lagt ned mycket tid på att förhöja interiörupplevelsen genom nya, mjuka material på bland annat dörrsidorna (som ser extremt djupa ut på bild) och – för första gången i Yaris – på instrumentbrädan.



Elmotor i all ära, men i Yaris Hybrid är det en trecylindrig bensinmotor som är dominerande drivkälla.



Nya Yaris baseras på TNGA-arkitekturen som är flexibel och anpassningsbar beroende på bilstorlek. I Yaris fall heter varianten GA-B (kallas även TNGA-B) och betyder att den är anpassad för bilar i B-segmentet. Det är första gången den B-segmentstora varianten används.

Toyota Yaris Hybrid har sedan introduktionen i mitten av 2012 sålt i över en halv miljon exemplar och alla har de haft en fyrcylindrig bensinmotor på 1,5 liter och 73 hästkrafter som samarbetar med en elmotor på 61 hästkrafter. Tillsammans kan de maximalt leverera 100 hästkrafter. Denna drivlina är nu ett minne blott då nya Yaris har en nyutvecklad 1,5-liters Atkinson-bensinmotor med tre cylindrar under huven som har en termisk verkningsgrad på 40 procent (hur mycket av tillförd energi som verkligen nyttjas för att driva bilen och hur mycket som försvinner i form av värmeutveckling, och 40 procent är i sammanhanget en hög siffra).

Bensinmotorn opererar tillsammans med en elmotor. Några specifikationer för respektive motor bjuds vi inte på i dag men Toyota meddelar att effekten är 15 procent högre än tidigare, med andra ord bör den ligga på 115 hästkrafter. Samtidigt uppges förbrukningen och utsläppen vara mer än 20 procent lägre än i utgående Yaris Hybrid.

Nickelmetallhydridbatteriet är ersatt med ett nytt batteri av typen litiumjon, precis som i Toyota Corolla 1,8 Hybrid (Corolla 2,0 Hybrid har kvar gamla batteritypen, det vill säga nickelmetallhydrid). Det nya batteriet beskrivs som kraftfullare och 27 procent lättare än det gamla.

Nya Yaris ska vara utformad för att klara de nya riktlinjer för krockskydd som införs under 2020. Bland annat har Yaris fått något som kallas för mittkrockkudde som ska ge extra skydd vid sidokollisioner. Vi tolkar det som att en krockkudde kan blåsas upp mellan framstolarna (är monterad i en av framstolarna) för att skydda personerna framtill från varandra. GM introducerade denna typ av krockkudde för åtta år sedan.

Bland förarstödsystemen märks nyheter som adaptiv farthållare och filhållningsassistent som kan hjälpa till att styra bilen.

Fjärde generationen Toyota Yaris börjar tillverkas först i mitten av 2020 och den svenska lanseringen är planerad till efter sommaren samma år.

Exakt vilka modellversioner och motoralternativ, utöver hybriden, som är aktuella då återstår att se. Förmodligen kommer vi att få se en ny prestandaversion av Yaris likt den Yaris GRMN som kom 2017. Teknikens Värld har sett en sådan testas på Nürburgring.

LÄS ÄVEN: Fiasko igen för Toyota – populära suven är farlig

Mattias Rabe

SVENSKA DAGBLADET

7. Porsches nya Turbo – namnet leder till skratt

Eric Lund Publicerad 2019-10-12

Tesla har haft en fredad zon med sina snabba elbilar som dessutom kan köras långa sträckor mellan laddningarna. Porsche tar upp kampen med Taycan, men har delvis valt en annan inriktning.



Batteriet ligger i golvet och väger 700 kilo. Taycan som helhet väger 2,3 ton i basutförande. Trots det känns den lätt i steget även i högre tempo på småvägar.

Porsche överväger att starta ett tredje skift i fabriken där elbilen Taycan just börjat tillverkas. Med två skift kan 20 000 bilar per år rulla ut och ungefär 40 000 köpare har enligt uppgift redan förhandsbokat en bil, varav 300 i Sverige. Ett tredje skift skulle medge en årsproduktion på 30 000 bilar.

Alla bokningar leder knappast till undertecknade order, men uppenbarligen är intresset för denna mycket dyra elbil stort.

Hittills har två versioner presenterats. De kallas Taycan Turbo respektive Turbo S, vilket har lett till en hel del skratt och kommentarer i sociala medier. Turbo är en avgasdriven turbin som ger extra sprutt i förbränningsmotorer. För en bil vars främsta argument är att den inte släpper ut några avgaser låter det onekligen fånigt.

Porsche hävdar att turbo numera ska ses som en beteckning bland andra och att ordet är synonymt med märkets vassaste modeller. Att det snart kommer billigare versioner av Taycan är därmed fastslaget. Turbo kostar 1,7 miljoner kronor och Turbo S nästan 2,1. Då ingår inte ens all utrustning som krävs för att kunna utnyttja bilens fulla potential för snabbladdning, och heller inte värmepumpen som tempererar batteriet inför laddning.

Några tusenlappar hit eller dit spelar kanske ingen roll för en så dyr bil, men lite lattjo är det att ta extra betalt för basutrustning.



Den svarta rampen över bakpartiet finns numera på flera Porschemodeller och bakifrån kan det vara svårt att skilja Taycan från tvådörrarsbilen 911.



En elegant böjd skärm i förarens blickfång och där visningen kan varieras på mängder av sätt. I kanten av skärmen sitter touchknappar för antisladdsystem, stötdämparjustering med mera.



Reglaget för att välja fram, back eller parkering sitter strax till höger nedanför huvudinstrumenten.



Gott om designreferenser till andra och tidigare Porschemodeller, men så här digitaliserad är bara Taycan. Kvalitetsintrycket känns snäppet mindre genuint jämfört med 911 och Panamera.

Men allt det där hinner jag inte tänka på just nu. Vi startade i Göteborg och har åkt några mil söderut längs motorvägen. Nyligen svängde vi av och har ett vindlande nät av halländska småvägar framför oss. Bilen jag kör, en Turbo S har alltid 625 hästkrafter tillgängligt och under 2,5 sekunder kan den vränga ur sig 761.

Vindbruset ökar, däckljudet ökar, elmotorerna hör jag just inget av. Men trädstammarna runt vägen passerar plötsligt i en takt som gör att det känns som att köra i en tunnel. 0–100 km/h går på 2,8 sekunder.

Med lite fipplande på en av bilens alla pekskärmar aktiverar jag Electric Sport Sound. Det låter inte bensinmotor och heller inte vinande elmotor. Men det är elmotorernas ljud transkriberat genom en ljudprocessor och konstigt nog ger det en extra dimension till körningen. Åtminstone här på de snirklande landsvägarna där tempot just nu är en smula uppskruvat.

Att elbilar är snabba är inget nytt, det har Tesla bevisat för flera år sedan. Det som imponerar med Taycan är att den trots 2,3 tons torrvikt (testbilen väger säkert närmare 2,5 med tre gubbar i kupén) känns så lätt i steget. Känslan i styrning, bromsar och väguppträdande är förbluffande likt sportbilen 911:s.

Taycans kaross är så nära en fyrdörrars 911 det går att komma, trots att det är en stor bil (lika lång som Volvo V90). Under skalet finns knappt några likheter.

I golvet ligger batteri som väger 700 kg och kan härbärgera 93,4 kilowattimmar ström. Taycan har en elmotor för framhjulen och en för bakhjulen. Den sistnämnda har en för elbilar udda finess i form av tvåväxlad automatlåda. Syftet är att kombinera blixtrande acceleration med hög toppfart och energisnål vardagskörning. Ettans växel används nästan uteslutande när föraren aktiverat något av de båda sportkörlägena. Med körläge range (”räckvidd”) eller normal är bilens temperament dämpat.



Under fronthuven finns ett stuvutrymme som i praktiken lämpar sig bäst för laddkablar.

Till körkänslan bidrar även att Taycan saknar elbilsfinessen med motorbroms så snart gaspedalen släpps. All återvinning av bromskraftsenergi sker när bromspedalen används och Porsche räknar med att elmotorn står för 90 procent av alla inbromsningar. De keramiska bromsskivorna (standard på Turbo S, kostar 62 200 kronor till Turbo) är således overksamma för det mesta.

Turbo S har även fyrhjulsstyrning (24 400 kronor till Turbo) och tillsammans med aktiva krängningshämmare (34 200 kronor till Turbo) är det såvitt jag kan bedöma under denna första provkörning en bländande chassiteknik.

Det är kanske inte ämnat att förvåna med tanke på Porsches traditioner och bilens pris.

Är det då en utmanare till Tesla Model S? Ja och nej. Model S är en rymligare och mer vardagsvänlig familjebil (upp till sju sittplatser), den har ett väsentligt lägre pris, sämre kvalitetsintryck och ett överlag enklare utförande i det som syns och känns.

Porsche gör ett stort nummer av eltekniken i Taycan. Den har exempelvis ett 800-volts elsystem jämfört med 400 volt. Det ska göra att såväl kablage som elmotorer kan komprimeras utan att tappa prestanda.

Dessutom klarar Taycan upp till 270 kilowatts (kW) laddning vid så kallade superladdare. Tesla höjde nyligen sina så kallade Superchargers från 120 till 150 kW, medan Ionitynätverket där Porsche ingår (tillsammans med bland andra Audi och Mercedes) kan ge 350 kW den dag någon bil klarar det.

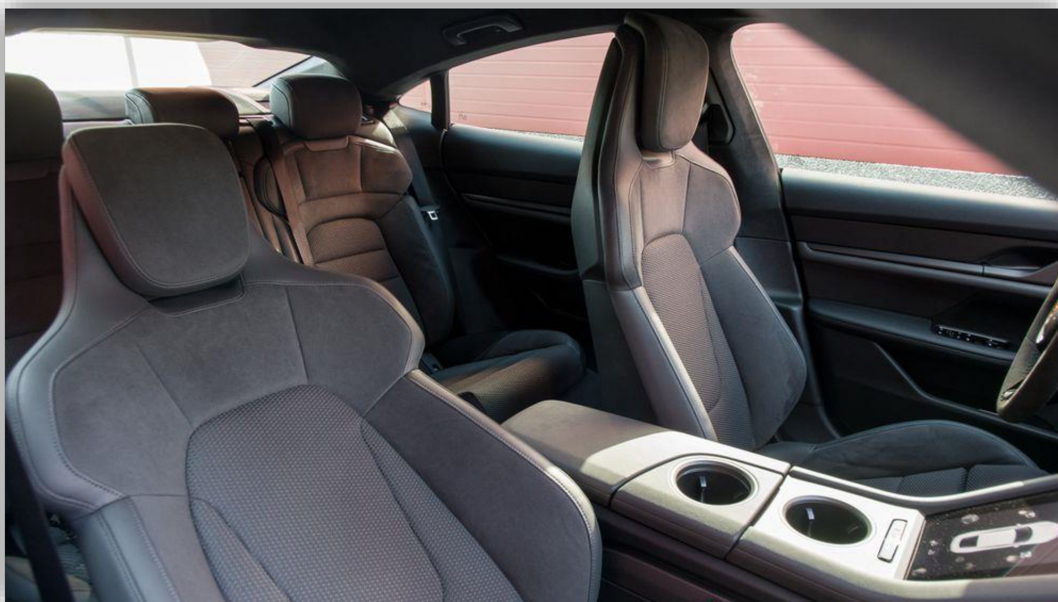
Vid en Ionitystolpe ska Taycan kunna laddas från 5 till 80 procent av batteriets kapacitet på 23 minuter. 270 kW-laddningen gäller visserligen bara när batteriet är nästan tomt, men det innebär ändå att lägstanivån är högre än för alla andra av dagens elbilar.

Räckvidden är inte särdeles imponerande jämfört med Tesla, vars största batterier ska ge en räckvidd enligt WLTP-mätnormen på upp till 60 mil. Motsvarande siffra för Taycan Turbo S är 41,2 mil och för Turbo 45 mil. I praktiken kan Taycanföraren hoppas på 35 mil mellan laddstoppen.

En ny era för både märket Porsche och elbilen som fenomen är i alla händelser Taycan. Ändå har Porsche vinnlagt sig att knyta an till sina traditioner. Det är bland annat därför den nya anläggningen för tillverkning av Taycan trängts in i Zuffenhausen, förorten utanför Stuttgart där Porsche byggt bilar sedan tidigt 1950-tal. Där var det egentligen fullt, men uppenbarligen var det viktigt att tillverka den modernaste bilen i hjärtat av verksamheten.



Snabbladdning med upp till 270 kilowatt är möjligt i Taycan. Men sanningen är att så snabb laddning klarar den bara när batteriet är nästan tomt. Primärladdning gör man vid bostaden.



Provbilen har en ny typ av textilklädsel och vissa interiörmaterial är gjorda av återvunnet material. Framstolarna är mycket bekväma och baksätet oväntat rymligt.



Inte lika praktisk som syskonet Panamera, men baksätet är fällbart och bagageutrymmet duger för en lätt fyrapersoners semesterpackning.



Porsche har smädats i sociala medier för att de benämner elbilen Turbo.

Specifikationer | Porsche Taycan Turbo S

Grundpris: 2 080 000 kronor.
Förbrukning: 24,5–25,7 kWh/100 km (WLTP).
Räckvidd: 41,2 mil (WLTP).
Koldioxidutsläpp: 0 gram/km.
Motor: 2 permanentsynkronmotorer.
Kraftöverföring: Fram enväxlad, bak 2-växlad automat, fyrhjulsdrift.
Skatt: 360 kronor.
Max effekt: 625 hästkrafter (761 hästkrafter vid boostfunktion).
Max vridmoment: 1 050 newtonmeter.
Tjänstevikt: Cirka 2 400 kg.
Längd/bredd/höjd (i meter): 4,96/1,97/1,38.
0–100 km/h: 2,8 sekunder.
Toppfart: 260 km/h.

Motor/växellåda

Betyg: 6 av 6

Porsche har prioriterat snabbhet: snabb att ladda, snabb att accelerera med. 800-voltsteknik och elmotorer med delvis nya ingredienser, samt en tvåstegad växellåda för den bakre motorn tar elbilen som produkt i en ny riktning och intrycket är överväldigande.

Ekonomi

Betyg: 1 av 6

2 080 000 och då ingår inte ens all utrustning för att kunna ladda bilen maximalt effektivt. Räkna med minst 100 000 kronor för att göra bilen ”färdig”. Andrahandsvärdet troligen bra, men svårbedömt.

Miljö

Betyg: 6 av 6

Det här är inte en elbil som strävat efter maximal räckvidd eller att hushålla med elektronerna i varje läge. Det är en lyxig sportbil med förväntningar på sig att vara snabb och bekväm. Men det är likafullt en bil som inte släpper ut några avgaser.

Köregenskaper

Betyg: 5 av 6

Sportbilar ska vara lätta. Den här väger 2,3 ton. Men Porsches chassiteknik gör underverk, Taycan har magnifika och mycket underhållande köregenskaper. Komforten är hög.

Säkerhet

Betyg: 4 av 6

Taycan har ännu inte krocktestats av Euro NCAP. Men säkerhetsutrustningen håller hög nivå. Enligt Porsche är batteriet och strukturen som omgärdar det i bilens golv en stor del av krocksäkerheten.

Helhet

Betyg: 4 av 6

Det här är inte en elbil som någon behöver, men en som kan förmå locka även inbitna sportbilsförare. Priset är modigt men inte dumdristigt.

Två rivaler



Porsche Panamera Turbo S E-hybrid

1 850 000 kronor.

Större än Taycan och mer praktisk familjebil.



Tesla Model S Performance

1 108 900 kronor.

En till åren kommen modell som ändå håller ställningarna.

Eric Lund

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

8. Mazda satsar på diesel – ny motor nästa år

Peter Klemensberger

21 oktober 2019

Dieselmotorn rasar i populäritet men tekniken har mer att ge menar Mazda som lanserar en nyhet på dieselfronten nästa år.



Dagens Skyactiv-D-motor på 1,8-liter.



Mazda håller förbränningsmotorn högt även om man till Tokyosalongen ska visa upp sin första elbil. Tidigare har man presenterat siffror som visar att européer har fortsatt förtroende för bensin- och dieselmotorer och just nu lanseras deras nya bensinmotor vid namn Skyactiv-X på marknaden – en motor vi på Teknikens Värld redan har provkört.

LÄS MER: Teknikens Världs avgasbibel

Inte ens på dieselfronten har Mazda gett upp, där andra kastar in handduken. Volvo har till exempel slutat att utveckla motortypen och Honda stryker alternativet för sina europeiska kunder. Andra är inte lika övertygade om dieselns död. Klaus Fröhlich, utvecklingsansvarig hos BMW, räknar med att motortypen kommer att finnas 20 år till.

För dieselfantasten kommer det goda nyheter från Mazda. Christian Schultze, chef för märkets europeiska utvecklingsavdelning, har för Autocar bekräftat att man ska presentera en ny generation av dieselmotorer nästa år.

– Vi håller fast vid dieselmotorn. 2020 ska vi presentera motorn i en ny skepnad. Vi ska visa hur ren och effektiv motortypen kan vara, menar han.

Om det finns några kopplingar tekniskt sett mellan den tidigare nämnda bensinmotorn och den nya dieseln svara han bara delvis på.

– Vi kommer att överraska er. Det är inte så stor skillnad på bensin- och dieselmotorer, säger han.

LÄS MER: Inga planer på en ny Mazda 3 MPS

Mazda är öppna för nya förnybara bränslen och kan tänka sig satsa på sådana när de är ekonomiskt gångbara. Tillsamman med Hiroshimas universitet och Tokyos tekniska institut forskar man till exempel om mikroalger som bränsle.

– Vi hoppas att regeringar vaknar upp och inser att elektrifiering bara är en väg av flera. Motorn Skyactiv-X är ett steg i rätt riktning, hävdar han.

ALLT OM BILAR

9. Osäkra och bullriga – här är de 15 sämsta småbilarna

Publicerad 8 jan 2019 15:54

Småbilar blir allt mer populära i Sverige då många jagar låg bränsleförbrukning och låga ägandekostnader. Men bland småbilarna varierar det allra mest i kvalitet, säkerhet och köregenskaper. Ett bilmärke som har fina mellanklassbilar och suvar kan ha usla småbilar. Under 20 år och drygt 1 500 biltester har jag kört de allra flesta småbilar som sålts i Sverige.

Här är de 15 sämsta.



1. Mitsubishi Space Star

Mitsubishis lilla Space Star har lyckats med konsten att få in två generationer av Space Star bland de bilar som genom åren fått allra lägst betyg. Det är högt väg- och motorljud i kupén och köregenskaperna finns inte där alls. Många lockas till Mitsubishihandlaren för att köpa fina laddhybriden Outlander och kanske funderar några på att slå till på en lite mindre andrabil. Jo, men välj något annat än en Space Star.



2. Renault Twingo

Självklart har Renault stor erfarenhet av att utveckla och bygga billiga så kallade mikrobilar. Och Twingo var väl en hygglig modell från debuten 1993 över generations-skiftet 2007. 2014 kom så den tredje generationen och då Renault samarbetat med Daimler höjdes kravbilden. Det blev platt fall. Till och från har Twingo gått att köpa i Sverige men i dag finns inte modellen med alls i utbudet. Tack för det.



3. Peugeot 108

Samarbetet mellan Peugeot, Citroën och Toyota resulterade i tre rätt usla småbilar. Eländiga att köra och med tveksam kvalitetsnivå på detaljerna. Det brukar vara bullrigt och vingligt i de minsta och billigaste bilarna och det stämmer verkligen på den här trion bilar: Peugeot 108, Citroën C1 och Toyota Aygo.



4. Fiat Panda

Det går att plocka fram flera av Fiats småbilar till den här listan. Men Panda tar platsen bland annat på grund av de usla krockbetygen. Fiat borde vara duktigt på småbilar men jakten på vinstmarginal har förstört affären helt.



5. Smart

Det var lite spännande när Daimler började pumpa in pengar i klocktillverkaren Swatchs bilprojektet i slutet av 1990-talet. Resultatet blev Swatch-Mercedes ART, det vill säga Smart. Fräcka mikrobilar som jag och alla andra biltestare älskade att parkera på tvären på gatorna. Det dök upp flera varianter och nu sägs det att Smart-bilarna ska bli eldrivna. Men som bil har Smart aldrig imponerat. Den korta hjulbasen gör att bilen blir vinglig och du behöver extra mod för att köra den på snabba motortrafikleder och motorvägar. Smart är en citybil vilket gör att modellen aldrig slagit igenom i Sverige.



6. Dacia Sandero

Renault skapade en smart affär när de använde sina gamla verktyg och bilmärket Dacia för att satsa på lågprismarknaden. Riktigt billiga bilar med teknik från i går passade perfekt för många bilköpare i Europa. Men att också spara på krocksäkerhet och antisladdsystem var bara dumt. Se upp med tidiga Daciamodeller på begagnatmarknaden och läs på vilka år som nödvändig säkerhetsteknik plockades in i bilarna.



7. Ford Ka

Tredje generationen av Ford Ka, som visades inför modellåret 2014 med tillägget +, är en rätt usel småbil. Min kritik här gäller ändå de första två generationerna som är en av de allra fulaste bilarna som går att köpa. Köregenskaperna är ungefär som bilen ser ut och jag tar nog hellre cykeln än sätter mig i en sån här bil. Vi får se hur länge Ka+ överlever Fords modellrensning. Just nu finns inte modellen i Fords utbud i Sverige. Lika bra det.



8. Aston Martin Cygnet

Toyotas mikrobil iQ dök plötsligt upp med Aston Martin-märke i fronten. Med märket höjdes också priset ordentligt. Det här är en sån där obegriplig satsning och affärsmodell som måste bygga på att Aston Martin-köpare inte har en aning om vad de köper. De tar en Vantage V8:a och en sån där liten bil som står där borta. Eller hur fungerar det? Jag skulle gärna gå in i Aston Martins resultaträkning för att se hur bra det här gick egentligen. Är bilköparna verkligen sååå korkade att de betalar sååå mycket mer än för en Toyota iQ? Nu var heller inte iQ en sån fantastisk småbil det heller. Inte ens det.



9. Volkswagen Beetle

Den där märkliga retrotrenden runt millennieskiftet är en mörk tid i bilbranschen. Vi fick rena sänken som Chrysler PT Cruiser men i och för sig också rätt hyggliga bilar från Mini och Fiat 500. Volkswagens retromodell var Beetle. Den lanserades 1997 och var till en början helt könlös. På något sätt skulle den föra den gamla Bubblans tradition vidare men formgivningen var alldeles för modern. Den byggdes till och med som cabrioletversion – två dåliga saker i en och samma bil.



10. BMW i3

BMW hängde tidigt på elbilstrenden och lanserade lilla i3 på bilsalongen i Frankfurt 2013. i3 var storfavorit att vinna titeln Car of the Year 2014 men föll efter att ha fått dåliga krockbetyg. i3 var en stadsbil men det var just där betygen var som sämst, ett fiasko. BMW har velat fram och tillbaka med i3 som sålts med en så kallad räckviddsförlängare i form av en bensinmotor som laddar batterierna och olika stora batterier. Formgivningen har fått kritik då BMW valt en futuristisk inredning.

BMW i3 tillhör en av världens mest sålda elbilar och har inte minst bland biljournalister blivit något av en kultbil. Den är praktisk och med de allra största batterierna börjar räckvidden också bli ansenlig. Men modellen har också haft många småfel och brister. BMW hade musklerna att verkligen bygga en snygg utmanare till Tesla Model S men valde i stället en märklig omväg med sin i3. BMW:s elbilssatsning tar ny fart med eldrivna X3 i vår. Jag hoppas att den satsningen är mer genomtänkt än den på i3.



11. Nissan Micra

Nissan Micra hade länge ett gott rykte i Sverige som en billig men kompetent småbil. Visst fanns det fel och brister men inte mer än på andra småbilar. Jag gillar också den nya Micra som presenterades 2016 inför modellåret 2017. I dag är Micra en cool småbil med bra utrymmen och fina köregenskaper. Kritiken gäller föregångarna generation 3, visad 2002, och generation 4, 2010-2016. Hemsk design och dålig kvalitet. Nissan verkar ha sparat på allt och modellen var en stor besvikelse. Nissan kommer att behöva jobba hårt för att ta tillbaka det förtroende de kastade bort under 15 år.



12. Mitsubishi i-Miev

Jag fick chansen att testköra elbilen i-Miev runt bilsalongen i Paris 2010. Det var förstås spännande och en första glimt av elbilsrevolutionen. Det påstods att i-Miev skulle klara tio mil på en laddning men i praktiken var det betydligt mindre än så. På den tiden förlåt vi det mesta men i backspegeln kan man undra hur biltillverkarna egentligen tänkte när de utan vettig infrastruktur rullade fram elbilar som i-Miev. Suget att vara först måste ha varit starkt. Eller så ville de visa världen att det här med elbilar inte är något bra. I dag arbetar bilar som Peugeot iOn och Mitsubishi i-Miev som pendlarfordon hos elbilsentusiaster. Gott så.



13. Audi TT

Det dröjde till generation tre, presenterad på bilsalongen i Genève våren 2014, innan Audi förstod att lilla TT kunde bli en mindre variant av sportbilen R8. Och där och då fick TT ett slags syfte. Innan dess var Audi TT bara en udda figur i Audis modellprogram utan tydlig mening eller plats. En lite sportigare A3 – trängre, lägre och utan speciellt vassa köregenskaper. Den kämpade mot VW Beetle och VW Scirocco om att vara den mest poänglösa modellen i VW-koncernen. I dag är TT tack och lov mer sportbil. Men kanske är det dags för ett namnbyte för att ytterligare stärka släktskapet med R8. R4? Ja, hellre det än att byta R8 till Audi GT.



14. Citroën C2

Linda Jackson har varit vd för Citroën från 2014 och jag gillar hur hon byggt om hela affärsmodellen och idén. Nu är det en tydligare design och en tydligare idé om vad Citroën är och vilka bilar som ska byggas. Om du vill ha ett bevis på det otydliga Citroën så finns småbilen C2. Har du sett någon? Troligen inte. För även om det rullar C2-bilar i Sverige så lär ingen lägga märke till dem. För 10-15 år sedan gillade också Citroën att plocka in märkliga och konstiga tekniska lösningar i några av sina modeller. Rattnav som satt fast, instrumentpanel i mitten och det flyttades runt på reglage och funktioner. Allt det där finns till och från i C2-generationerna.



15. Suzuki Alto

Suzuki är en småbilstillverkare som blandar och ger. Här finns fina modeller som Vitara och Swift men också sämre bilar som Ignis, Jimny – som relanseras i vår – och Alto. Suzuki Alto var en del i en storsatsning på Europa men Suzuki missade helt det här med krocktester. Alto dyker om och om igen upp bland de bilar som fått allra sämst betyg av Euro NCAP. Så se upp med begagnade Suzukibilar. Kvalitets- och säkerhetsnivå kan variera kraftigt mellan modeller och generationer.

Vill du se vilka småbilar Jan-Erik Berggren tycker är bäst?
Här ser du vilka som är hans 15 favoriter någonsin!



Jan-Erik Berggren



10. Därför lämnades 14 000 bilar på övergivna flygplatsen

Redaktören bytbil 2019-10-10

Porsche, BMW och Audi Quattro lämnade åt sitt öde för 10 år sedan



FILM: ***https://youtu.be/Taf7o9sOFkc***

1000-tals klassiska bilar rostar bort – gömda på gamla flygfält från andra världskriget.

Skrotningsprogrammet i Storbritannien ledde till att många skrotade fullt fungerande exklusiva bilar för snart tio år sedan. Eller vad sägs om Porsche 928, Audi Quattro, BMW 635 CSi och Saab Turbo?

Det brittiska Car Scrappage Scheme var en satsning för att få fart på den katastrofala bilförsäljningen i landet efter finanskrisen år 2009.

Bilister fick 1000 pund (15 000 kr på den tiden) om de skrotade en bil de ägt i minst ett år, samtidigt som de köpte en fabriksny bil. Totalt nappade 400 000 britter på locktonerna från programmet. Och satsningen kostade den brittiska staten över fem miljarder kronor. Nybilsförsäljningen ökade också med 26 procent.

Många bilar pressades ihop på bilskrotar, men alla hanns inte med i anstormingen och ställdes bland annat upp på gamla RAF-flygfält från andra världskriget. 10 000-tals bilar står fortfarande kvar på flygfält. Bara på det gamla RAF-flygfältet Thugfield i Bedfordshire står 14 000 bilar, enligt brittiska medier.

Enligt sajten Top Gear skrotades bland annat 14 Audi Quattro, 13 BMW 635 CSI, 4 BMW M535i, 6 BMW 8-serien, 10 Mazda RX7, 32 Peugeot 205 GTI och 3 Porsche 928.

Andra entusiastbilar som skrotades var ett stort antal Saab 900 turbo och 9000 turbo och flera ovanliga Volvobilar, bland annat Volvo P1800 ES. Även amerikanska klassiker som Ford Mustang GT skrotades bort.

Nu visar det sig att många av bilarna fortfarande finns kvar och brittiska bilentusiaster kräver att de ska räddas till eftervärlden.



– Många av bilarna som köptes upp under skrotningskampanjen står fortfarande på övergivna flygfält. I det här skicket är de inte till glädje för någon, jag föreslår att bilarna auktioneras ut eller åtminstone används för delar, säger bilentusiasten Jake Dormer som startat ett upprop.

Han menar att många av bilarna är en del av den brittiska motorhistorien. Bilar som Mini, Triumph, Rover och gamla Jaguarer är ikoniska och borde inte skrotas. Bland annat skrotades 655 klassiska Mini-bilar, en bil som i dag är åtråvärd hos entusiaster.

För ett par år sedan räddades en Ford Standard Ten i mycket fint skick från skrotningsprogrammet, så helt hopplöst för bilarna är det inte. Ford beslutade att inte skrota bilen efter en protestvåg.

Biltillverkna är nu i gång med ett nytt skrotningsprogram där bilköpare erbjuds upp till 8000 pund om de skrotar en gammal bil och köper en ny koldioxidsnålare.





11. Solcellsbedragarens 149 lyxbilar säljs på auktion

Redaktören bytbil

2019-10-18

Otroliga storyn - så lurade han hela världen på 8 miljarder



De lurade hela världen med solcelllsbolaget DC Solar och drog in miljarder att leva lyxliv för. På makarna Carpoffs julfest ifjol spelade världsstjärnan Pitbull och Jeff Carpoff tävlade ut sedelbuntar. Men allt var en stor bluff och bara några dagar senare knackade polisen på.

Nu säljs parets enorma samling med exklusiva bilar på auktion.

Men vi tar den otroliga historien från början. Jeff Carpoff var en vanlig bilmekaniker som bodde norr om San Francisco. Han och frun Paulette levde ett alldagligt liv i en liten förort utanför storstaden. Jeff var expert på att reparera trasiga Land Rovers och Jaguarer.

För drygt 10 år sedan fick Jeff Carpoff en briljant idé och han grundade DC Solar som hyrde ut portabla solcellsaggregat som kunde ställas på lastbilssläp. Verksamheten gick strålande redan från start och företaget växte i rekordfart. Åtminstone var det vad alla trodde. I själva verket gick det ganska trögt, men investerarna bländades av den nya miljövänliga och innovativa verksamheten. Bland annat fick paret Carpoff in Warren Buffett som investerare i bolaget. Dessutom får man skatteavdrag för solcellsinvesteringar i USA.

I själva verket var nästan allt bluff, och bara ett fåtal solcellsgeneratorer var uthyrda. Företaget visade stora vinster, men det berodde på att Jeff Carpoff använde investerarnas pengar för att visa vinst. Dessutom gick en stor del av pengarna som strömmade in i bolaget till att bekosta parets lyxliv. Totalt sett kom det in åtta miljarder kronor från olika investerare runt om i världen.

Bland annat köpte de ett eget baseball-lag, the Martinez Clippers, och de bosatte sig på en enorm egendom där de levde lyxliv. Utöver det ägde de fyra andra mansions runt om i USA och ett antal exklusiva stugor. Anställda har berättat att Jeff Carpoff brukade gå runt med en stor sedelbunt i fickan. Ofta mer än 2000 dollar. Han lät de anställda gissa hur mycket pengar det var, och den som kom närmast vann pengarna. Jeff Carpoff och hustrun Paulette sponsrade också Nascar-racing med stora belopp.

En stor del av pengarna användes också till att köpa exklusiva bilar. Till slut hade paret samlat på sig inte mindre än 149 bilar av varierande slag. De reste ofta runt på USA:s mest exklusiva bilauktioner och ropade in åtråvärda bilar. Bland annat köpte de Burt Reynolds Pontiac Trans Am från 1978 för miljonbelopp.

Men FBI kom Jeff Carpoff på spåren. I själva verket var det knappt någon som hyrde hans sol-celler. De stod mest på lager och utanför hans olika depåer – outhyrda. I slutet av december 2018 slog FBI ochUS Marshalls till mot Jeff Carpoff. De grep både solcellskungen och hans fru den 21 december och beslagtog 149 olika fordon. Dessutom hittade de 17 miljoner kronor i kontanter i hans kassaskåp hemmet.

Samlingen är en av de finaste om du gillar lite äldre maskulina bilar med stora motorer, även om den för all del innehåller två Teslor. US Marshalls beslagtog hela samlingen när paret Carpoff greps i december ifjol och nu säljs alla 149 fordonen på auktion. Samlingen innehåller bland annat tre Plymouth Superbird med sjuliters Hemi-V8 på 425 hk. Det finns också ett antal unika Ford Mustanger, en Bentley och ett stort antal mer eller mindre unika äldre amerikanska bilar.

Här är några av godbitarna i samlingen:

2017 Bentley Continental GT V8 S,
2017 Cadillac CTS-V,

2014 Jaguar XKR-S
2008 Maserati GranTurismo

Ett antal Ram 2500 trucks,
Mercedes-Benz G500

4 st AM General Humvees
1930 Cord L-29 Brougham

1932 Ford Roadster hotrod
11 st (!) Plymouth Road Runners, varav tre Superbird.

7 st Ford Mustang, varav fyra är Eleanor-replikor
9 st Dodge Challengers inklusive en 2018 SRT Demon

2 st Tesla Model S

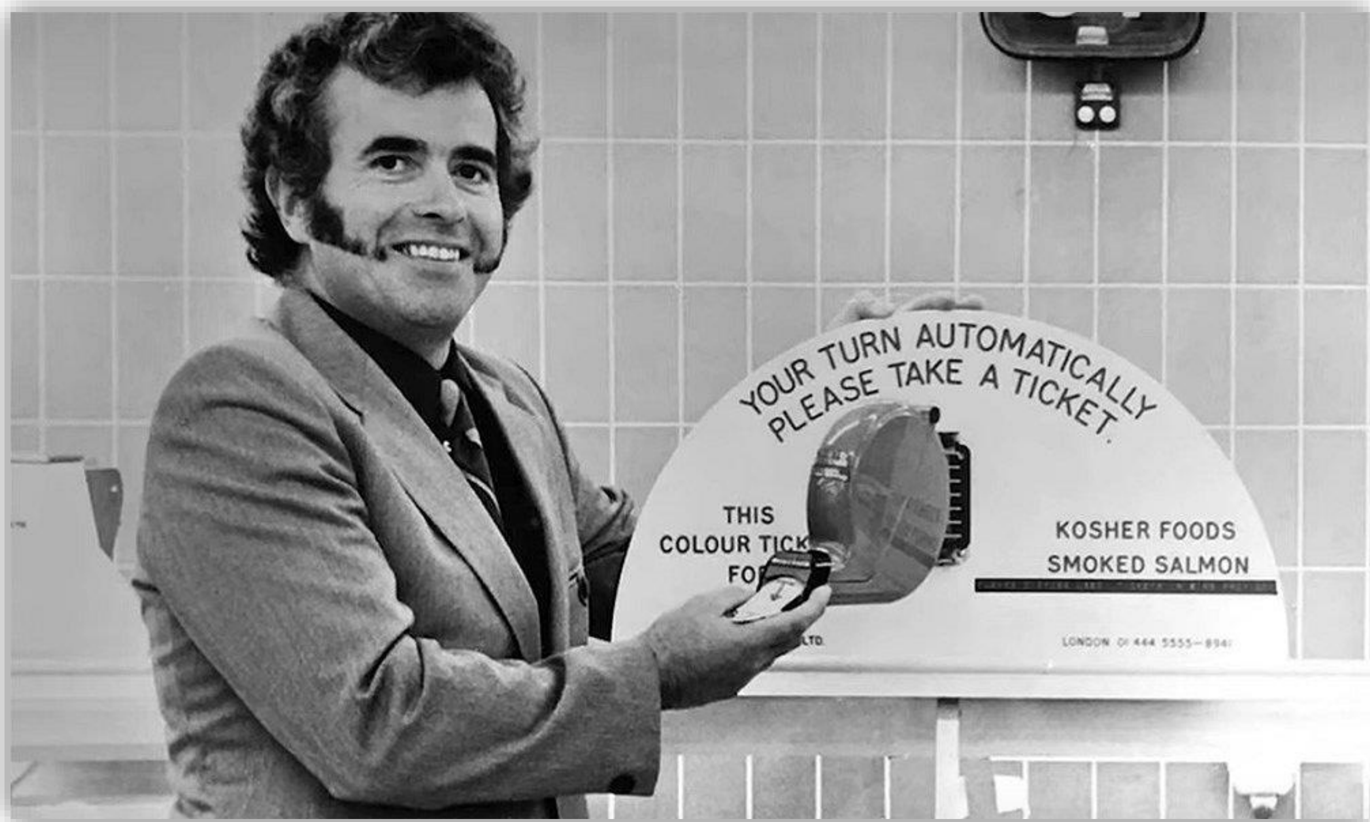
Även svenska köpare kan bjuda online på auktionen och det kan vara en möjlighet att få en exklusiv samlarbil till fyndpris. Auktionen går av stapeln söndagen den 26:e oktober. Här hittar du auktionen Jeff och Paulette Carpoff har nu åtal att vänta och riskerar mycket långa fängelse-straff.



12. Uppfann kölappar - nu äger han hundratals bilar

Redaktören bytbil, 2019-10-23

Rodger har Europas största bilsamling tack vare sin uppfinning



Han blev rik på sin uppfinning, maskinen som spottar ut kölappar i mataffärerna. För pengarna skapade Rodger Dudding Europas största bilsamling. Jag erkänner att det är en bisarr samling, säger han i en intervju.Se den fascinerande filmen på de hundratals bilarna.

När du tagit en kölapp vid matbutikens charkuteridisk har du utan att veta om det bidragit till Europas största bilsamling.

Det var nämligen en påhittig ingenjör i Storbritannien, Rodger Dudding, som uppfann maskinen med kölappar i början av 70-talet och som blev stenrik på kuppen genom sitt patent. Än idag används lapparna av stressade matkunder, pengarna strömmar in på Rodgers bankkonto och han fortsätter att köpa bilar.

Han har visserligen blivit pensionär, men passionen för bilar finns kvar.

Garaget i London – under namnet Studio 434 – har byggts ut i omgångar för att få plats med alla objekt, men nu har hans verksamhet även utvidgats till att ta hand om andra samlares dyrbara bilar. James Batchelor på Auto Express fick göra ett besök i den enorma bilhallen där det ena exklusiva objektet efter det andra står uppradade i till synes oändliga rader.

Efter en intressant genomgång av några av de mest exklusiva exemplaren fastnade Batchelor på en rad med udda bilar: Aston Martin Lagonda.

I oktober 1976 presenterade Aston Martin sin ny bilmodell som tog bilvärlden med storm: Aston Martin Lagonda Series II, designad av William Townes.



***FILM**: https://youtu.be/zQr-5seVuxU*

Bilens kantiga och kilformade design var revolutionerande för sin tid och väckte stort habegär hos en burgen kundkrets. Bland annat var motorhuven så låg att ingen förstod hur en V8 motor kunde få plats. Rena trolleriet av Astons ingenjörer.

Men ännu mer avantgardistisk var interiören. Den var uppåt 40 år före sin tid. Eller vad sägs om att vara först i världen med digital instrumentering, touchknappar och färddator, år 1976? När inte ens alla svenska hushåll hade färg-tv.

Men det fanns en del problem med all ny teknik, den var inte helt färdigutvecklat och fungerande inte riktigt i praktiken.

Det tillverkades bara 645 exemplar av modellen och cirka 80 exemplar finns kvar.

23 av dom står i Rodger Doddings samling.

– I bilvärlden brukar man säga att man är dum om man har en Lagonda, och att man är galen om man har två stycken. Jag har 23 så jag är definitivt galen, säger Rodger Dodding.

I videon intervjuas Rodger Dodding. Och frågan är förstås given: vilka är hans favoritbilar?

– Det måste vara de här två, säger Rodger och pekar på de två första bilarna som han köpte för drygt 40 år sen. En Morris Minor från 1955 och en Jensen Interceptor FF från 1968 (se bilarna i bildspelet).

– Morris ägdes av min pappa och har ett enormt affektionsvärde. Om bilhallen skulle brinna så är det den bilen jag verkligen skulle sörja. Och Jensen Interceptor använde jag under många år på vägarna när jag jobbade som säljare.

Rodger Rodding förklarar att han bara köper bilar som ”känns rätt”. Det behöver inte betyda att det är bilar som andra samlare suktar efter.

– Jag erkänner att det är en bisarr bilsamling, som täcker en lång tidsperiod. Från 1904 till en specialgjord Rolls-Royce Race som tillverkades för bara något år sen, beställd av hustrun till George Martin, som var Beatles skivproducent.

– Den bilen är fantastisk med alla Beatles-låtar broderade i baksätenas tyg.

Ser du det här som ett garage eller en bilsamling?

– Nu har det nog blivit en bilsamling, skrattar Rodger Dudding.



13. Vansinnesfärden som får Taxi Stockholm att gå i taket

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-10-22, 15:37

Kör över 200 km/h i centrala stan – och struntar i rödljuset.



FILM: https://youtu.be/WPIml1rjgS0

En film där en taxibil körs i vansinnesfart genom centrala Stockholm har fått Taxi Stockholm att gå i taket. Anledningen är att bilen har Taxi Stockholm-dekaler på sidorna – men taxibolaget säger sig inte ha någonting med filmen att göra.

Filmen har publicerats på Youtubekontot Critical där flera liknande filmer finns att se, men detta verkar vara första gången en bil Taxi Stockholm-dekalerad bil dyker upp.

Taxibolaget vill inte förknippas alls med filmen, skriver SVT, och bolaget har även skrivit en kommentar till filmklippet på Youtube.

"Taxi Stockholm tar avstånd från klippet och det som klippet visar. Personen som har kontot där filmklippet visas finns inte bland våra anställda eller ägare och bilen han kör har inte heller någon anknytning till Taxi Stockholm. Det här har genomförts helt utan vårt medgivande", står det.

Klippet publicerades för ungefär en vecka sedan och har redan över 150.000 visningar. Föraren kallas "Skurken" och han ska enligt uppgift köra en Volkswagen Passat R36.

Taxi Stockholms presschef Natalia Santos säger till SVT att bilen är för gammal för att få köras av bolaget, så det kan inte vara någon officiell taxibil. Föraren ses i vissa scener köra över 200 km/h och även mot rött.

"Vi kan konstatera att det här skadar vårt varumärke och vi funderar nu på hur vi går vidare och om vi ska polisanmäla", säger Natalia Santos.

ALLT OM BILAR

14. TEST: Crescents nya elcykel med låsningsfria bromsar

Publicerad 17 okt 2019 17:00

Nu kan du sluta oroa dig för att bromsa hårt med din cykel. Crescent presenterar en elcykel med låsningsfria bromsar och det fungerar – vi har, som första tidning i Sverige, testat.



Crescent har monterat låsningsfria bromsar på sin nya elcykel Ellie.

Det är svårt att bromsa effektivt på en cykel. Framhjulet tappar gärna fäste och bakhjulet kan till och med åka upp i luften vid en tuff inbromsning.

Att bromsa omkull cykeln är också den allra vanligaste anledningen till en olycka där en cykel är inblandad. Så många som hälften av alla cykelolyckor sker vid inbromsning. Och cykelolyckor är den allra vanligaste trafikolyckan i Sverige och leder i många fall till svåra skallskador, benbrott och medicinskt invaliditet.

Men ny teknik ska förhindra olyckorna och göra cykelturen säkrare. Crescent har monterat låsningsfria bromsar på sin nya elcykel Ellie.

Hydrauliken för den låsningsfria handbromsen sitter i främre ramen och arbetar tillsammans med olika givare och ett gyro som känner av om bakhjulet lyfter från marken.

Arbetar snabbt

ABS-bromsarna aktiveras när jag kommer över 5 km/tim och på testcykeln ser jag hur den lilla dosan går från rött till grönt. I den produktionsfärdiga cykeln ska symbolen för de låsningsfria bromsarna byggas in i displayen på styret.

I övrigt är Ellie en helt vanlig elcykel där jag kan ställa in fem olika effektlägen för hur mycket elmotorn ska hjälpa till när jag trampar.

Att bromsa Ellie känns också som att bromsa vilken elcykel som helst. På asfalt är det riktigt svårt att provocera fram någon slags reaktion i handtaget. Det är inte heller meningen. Givaren som berättar när framhjulet släpper arbetar så snabbt att det inte märks i handtaget när ABS-bromsen släpper på bromstrycket så pass mycket att däcket får fäste igen.

Jämför det här med en bil eller motorcykel där det är betydligt oftare du känner hur bromspedalen eller bromshandtaget ”pumpar” för att ge däcket fäste. Ellie och jag väger lite för lätt för att ge samma effekt, i alla fall på asfalt. På grus går det lättare att bromsa så hårt att jag känner en liten, liten pumpande rörelse i handtaget.

För 20 år sedan testade jag en av de första BMW-motorcyklarna med låsningsfria bromsar och det är lite av samma känsla i dag med Ellie. Det är en blandning av rädsla och förtjusning att nypa till handtaget i trygg förvissning om att framhjulet inte kommer att tappa fäste så att jag kör omkull.

PREMIUM: Bästa elcykeln på marknaden just nu

Vågar inte köpa elcykel

När de första motorcyklarna visade den nya tekniken var många förare skeptiska. Många tyckte att de kunde bromsa bättre än ABS-bromsarna. Strunt förstås. Men risken att samma sak händer bland cykelåkarna är väldigt liten.

Många vågar inte köpa en elcykel av rädsla för att de ska köra för snabbt och köra omkull. Minst lika många ställer undan cykeln när det är blött ute av rädsla för att tappa kontrollen vid en inbromsning.

Svaret är låsningsfria bromsar. Tekniken använder batteriet som energikälla och vi kommer att få se fler tekniska innovationer på cyklar i nästa generation elcyklar.

LÄS MER: Crescent presenterar världsnyhet

Uppkopplad till app

Ellie har också en rad andra nyttiga funktioner som Crescent utvecklat med hjälp av den elektriska drivlinan.

Cykeln är uppkopplad mot internet och du kan följa hur den används via en app i telefonen.

Du kan göra en geografisk avgränsning och se när cykeln körs utanför det området.

Via appen kan du stänga av eldrivlinan vilket i praktiken blir som ett extra lås.

Du kan låsa ett batteri till cykeln – även det blir ett extra stöldskydd.

Automatisk belysning.

Cykeln känner av om du råkat ut för en olycka och kan skicka en notis till anhöriga.

Allt det här är möjligt tack vare elektrifieringen. Men det är de låsningsfria bromsarna som kommer att betyda allra mest för trafiksäkerheten.

LÄS MER: Betyg på de billigaste elcyklarna

Klassiker

15. Trippel från Nederländerna

Publicerad 17 oktober

Text Mårten Carlsson

En Daf lastas från en annan Daf ombord på en Fokker.



Historien om Daf börjar redan 1928 som Hub van Doorne's Machinefabriek, senare ändrat till van Doorne's Aanhangwagenfabriek (DAF) och man gjorde släpvagnar. 1948 började man bygga egna lastbilar och drygt tio år senare kom den lilla personbilen Daf 600, även kallad Daffodil.

En sådan står på flaket till vad som troligen är en Daf A1300.

Och den lastas ombord på en Fokker F-27, ett plan som introducerades några månader efter Daf 600 i november 1958. Den här varianten med stora lastluckan kallades Combiplane. F-27 blev en succé, den byggdes i hela 32 år och 1987 rullade det sista av de 586 F-27:orna ut ur fabriken utanför Amsterdam.

Anthony Fokker satte upp sin första flygplansfabrik i Tyskland 1912. Av förklarliga skäl flyttade han hem till Nederländerna med sin verksamhet 1919. Fokker kom att bli ett världsnamn under decennier med förgreningar runtom i världen. Men 1996 tog det slut med konkurs och inga mer flygplan med Fokkers namn kom att göras.

Dafs personbilsdivision blev förhållandevis kortlivad, men lastbilssidan växte sig större och större. Sedan 1997 ägs Daf av Paccar.

Läs mer om:



På väg till London 1958
Några småbilar skall få åka på sin första resa utomlands.



Skolskjuts med rem 1963
Daf blev snabbt etablerade i personbilsbranschen med sin unika remdrift.



Daf Bestelauto
Daf A10, den okända skåpbilen från Eindhoven



Film: Premiär för nya Daf 1958!
En liten film om det stora lilla holländska undret Daf 600, och en närmare inblick i hur den mystiska Variomaticen fungerar.



The Dutch took the clutch
Daf lade på en extra rem och satsade på USA-marknaden, det blev blott mer än en kuriositet.



Baklänges på racerbanan
Daf hade ju den finurligheten att kunna åka lika fort framåt som bakåt. Så då är det inte konstigt att baklängesracing uppfanns i Holland!

Klassiker

16. Grattis Pontiac Star Chief!

Publicerad 23 oktober 2009 **text Carl Legelius**

I dag har Severin och Sören namnsdag, grattis till er! Vi vill också hissa flaggan för Star Chief, Pontiac Star Chief!



Star Chief passade bra som modellnamn för Pontiac med dess indiantema. Den första Star Chief som rullade ut från bandet var av 1954 års modell och toppade då Pontiacs utbud. Star Chief behöll toppositionen i fyra år men blev 1958 petad till andra plats av den nya Bonneville. Star Chief kämpade vidare ändå till slutet av modellåret 1966 och ströks sedan ur programmet.



Pontiac delade 1954 som tidigare år grundkaross med Chevrolet men hade egen mekanik. Det var sista året för Pontiacs raka sidventilsåtta med rötter i det tidiga 1930-talet. Att det är en Star Chief syns på de tre fyruddiga stjärnorna på de små bakfenorna. Utmärkande är också en två tum längre hjulbas än den enklare Chieftain.



Pontiac var en helt ny bil 1955 med en ny och modern V8-motor. Pontiacs utveckling till prestandabil har börjat. Nu sitter Star Chiefs stjärnor på dörren men det fanns också en Star Chief Custom med ännu mera krom.

Med delad grill, terrasstak och dubbelfenor på var sida presenterades Pontiac 1959. För den breda spårvidden blev "the Wide Track Pontiac" Motor Trend's Car of the Year. Pontiacs gamla gubbstämpel var nu helt bortraderad.



Sedan 1962



Vista Hardtop Sedan 1964



Vista Hardtop Sedan 1965

Feber

17. En Singer-Porsche på Laguna Seca

Av Bobby Green 2019-10-23 kl 20:00

Luta er tillbaka och lyssna



***FILM**: https://youtu.be/TUr3DQR4lrE*

Ibland är allt som behövs en mulen onsdag ett klipp på en Singerifierad Porsche som brummar runt på Laguna Seca. Förare är Marino Franchitti.



Singer och Williams visar upp sitt gemensamma bygge
En fröjd för ögat

Singer visar upp bil nummer 100 för Jay Leno
Snygg i silver

Klassisk Porsche 911 konverterad till eldrift
Har batteripacket från Tesla Roadster i sig

SLUT